

## EDITORIAL

Mobilität ist zu einem prägenden Thema der Moderne geworden. Fast alle sind jeden Tag eine nicht unbeträchtliche Zeit irgendwohin unterwegs. Die endlosen Blechkarawanen auf den Autobahnen gehören fest zur Lebensform der Gegenwart. In überfüllten Bahnhöfen und Flughäfen fühlen Menschen sich wie in einem Ameisenhaufen. Sie ziehen als moderne Nomaden ihr Hab und Gut in einem oder zwei Trolleys hinter sich her.

Hinter all dem stehen Verheißungen und Erwartungen. Mobilität hilft, die Welt zu erschließen, Neues kennen zu lernen, Produkte aus aller Welt jederzeit kaufen zu können, Arbeit und Privatleben trotz räumlicher Distanz zu verbinden, teilzuhaben an den vielfältigen, leider häufig räumlich verstreuten Angeboten in Freizeit, Kultur oder Bildung. Eine offene Gesellschaft ohne ein hohes Maß an Mobilität ist schwer vorstellbar.

Aber allzu oft endet die Mobilitätsversprechung im Stau, der Anschlusszug wird verpasst, die Piloten streiken – ganz zu schweigen von Unfällen, Lärm, verschwundenen Flugzeugen oder der desaströsen Umweltbilanz des Verkehrs. Paradoxe Effekte zeigen sich: Wenn alle mit ihrem Auto fahren wollen, stehen zu guter Letzt alle still. Im Verkehrsbereich scheint sich der „rasende Stillstand“ zu manifestieren, den Autoren wie Paul Virilio und Hartmut Rosa als Kennzeichen der modernen Gesellschaft diagnostiziert haben. Und auch wenn der Verkehr funktioniert, nervt er allzu häufig: morgendliches Kolonnenfahren im Berufsverkehr, Okkupation von ein oder gar zwei von drei Fahrspuren auf der Autobahn durch Lastwagen, Sicherheitskontrollen am Flughafen, überfüllte Straßenbahnen.

Kein Wunder, dass viele sich wünschen, das aus „Raumschiff Enterprise“ bekannte und sprichwörtliche „Beamen“ würde endlich erfunden. Individuelle Versetzung an jeden beliebigen Ort ohne Zeitverzug scheint die Utopie moderner Mobilität zu sein. Davon sind wir zwar weit entfernt – einige technische Visionen jedoch versprechen zumindest Schritte zur Verbesserung. Ob nun das autonome Autofahren, das es allen Insassen erlauben würde, die nervige Zeit als Pendler mit

Freizeitbeschäftigung zu verbringen, der Privat-Helikopter, mit dem man zur Arbeit über den Stau hinweg fliegen könnte, Seilbahnen als alltägliches Verkehrsmittel für den innerstädtischen Verkehr oder unterirdischer Güterverkehr nach dem Vorbild der Rohrpost – alle diese Visionen versprechen insbesondere die Entzerrung der infarktgefährdeten Stellen im Verkehrssystem. Nicht wirklich Schritte auf dem Weg zum Beamen, aber doch mögliche Auswege aus den aktuellen Engpässen.

Im Schwerpunktthema dieses Heftes nehmen wir derartige Visionen in den Blick. Technisch scheinen einige Mobilitätsutopien in die Reichweite der Realisierbarkeit zu geraten. Die Technikfolgenabschätzung betrachtet dabei nicht die Technik als solche, sondern stellt ihre „Einbettung“ in zukünftige Gesellschaftsformationen vor. Sie entwirft, diskutiert und bewertet „Verkehrszukünfte“, in denen technische, ökonomische und soziale Aspekte gleichermaßen zentral sind. Denn das Verkehrssystem ist nicht einfach eine technische Infrastruktur bestehend aus Verkehrsstraßen und Fahrzeugen, sondern ein komplexes soziotechnisches Konglomerat von Wünschen und Erwartungen, Regeln und Gewohnheiten, Lebensstilen und Wertschöpfungsketten – und natürlich auch Technologien und Infrastrukturen. Deshalb greifen Transformationen des Verkehrssystems möglicherweise tief in gesellschaftliche Abläufe und individuelle Gewohnheiten ein.

Die Gestaltung zukünftiger Mobilität nach den Mobilitätswünschen der Menschen, nach den Anforderungen der Wirtschaft und selbstverständlich nach Maßgabe des Leitbilds nachhaltiger Entwicklung ist daher eine ausgesprochen komplexe wie sensible Aufgabe. Eine Aufgabe, die sich uns allen stellt, und zu deren Bewältigung die Technikfolgenabschätzung einiges beitragen kann.

*(Armin Grunwald)*